第　９　次

須賀川市交通安全計画

～交通事故のない、須賀川市をめざして～

（平成２４年度～平成２７年度）

須賀川市交通安全対策会議

ま　え　が　き

須賀川市交通安全対策会議は、交通事故を防止し、安全で快適な交通環境を確立し、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通安全対策基本法(昭和45年法律第110号)に基づき、昭和46年以降、７次にわたり須賀川市交通安全計画を策定し、国、県、市、関係機関及び民間団体等の協力を得て、各種の交通安全施策の実施に努めてきました。

福島県内における交通事故発生状況をみると、交通事故による死亡者は昭和44年の398人をピークに減少傾向に転じ、昭和55年には152人まで減少しました。しかし、その後しばらくは、200人台を挟んで増減する状況が続きましたが、平成15年には169人となり、平成11年以来４年ぶりに180人を下回り、その後減少しています。

平成18年からの第８次福島県交通安全計画においては、「平成22年度までに年間死者数を110人以下とすること」を目標としたところ、平成18年に136人、平成19年に121人、平成20年には113人、平成21年には101人となり、目標を１年前倒して達成することができました。

しかしながら、依然として年間１万件の交通事故が発生し、1万3千人以上の方が怪我をしている現状です。

須賀川市内の過去５年間の交通事故状況をみると、発生件数は、500件前後で推移しています。平成22年は、過去5年間において、最も少ない334件の発生件数でした。 死者数は、平成20年の９人をピークに毎年５人前後で推移している状況です。

言うまでもなく、交通事故の根絶は、県・市・関係団体だけでなく、市民一人ひとりが全力を挙げて取り組まなければならない最も重要な課題です。

交通事故のない、安全で安心して暮らせる快適な住みよいまちづくりの実現を目指し、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、諸施策を強力に推進していかなければなりません。

この「須賀川市第９次交通安全計画」は、このような観点から、地域における交通事故の死傷者を限りなくゼロに近づけ、市民を交通事故の脅威から守ることを究極の目標として、平成24年度から平成27年度までの４年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定め、地域の交通状況や実態に即した交通安全施策を実施しようとするものです。

この計画を積極的に推進し、安全で安心な交通環境をつくるため、交通安全関係機関・団体はもとより、市民各層のご理解とご協力をよろしくお願いします。

平成２４年４月

須賀川市交通安全対策会議

目　　次

計画の基本的な考え方・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　1

第１章　道路交通の安全・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　3
　第１節　道路交通安全についての目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　3
　　１　道路交通事故のすう勢　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　3
　　(1) 道路交通事故の現状　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　3
　　(2) 道路交通を取り巻く状況の展望・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　4
　　(3) 道路交通事故の見通し・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　4
　　２　第９次交通安全計画における目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　5
　　３　道路交通安全についての対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　5
　　(1) 今後の道路交通安全対策を考える視点・・・・・・・・・・・・・・・・・　5
　　(2) 高齢者及び子どもの安全確保・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　5
　　(3) 歩行者及び自転車の安全確保・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　6
　　(4) 生活道路及び幹線道路における安全確保・・・・・・・・・・・・・・・・　6
　第２節　講じようとする施策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　7
　　１　道路交通環境の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　7
　　(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備・・・・　7
　　(2) 幹線道路における交通安全対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・・　8
　　(3) 交通安全施設等整備事業の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　9
　　(4) 効果的な交通規制の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　9
　　(5) 自転車利用環境の総合的整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１０
　　(6) 高度道路交通システムの活用　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１０
　　(7) 交通需要マネジメントの推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１１
　　(8) 災害に備えた道路交通環境の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・１１
　　(9) 総合的な駐車対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１１
　　(10)道路交通情報の充実・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１２
　　(11) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備・・・・・・・・・・・・・・１３
　　２　交通安全思想の普及徹底・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１４
　　(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進・・・・・・・・・・・・・・１５
　　(2) 効果的な交通安全教育の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１８
　　(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進・・・・・・・・・・・・・・１９
　　(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進・・・・・・・・２２
　　(5) 住民の参加・協働の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２２

３　安全運転の確保・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２２
(1) 運転者教育等の充実 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２３
(2) 安全運転管理の推進 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２４
(3) 自動車運送事業者の安全対策の充実 ・・・・・・・・・・・・・・２４
(4) 交通労働災害の防止等 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２５
(5) 道路交通に関する情報の充実 ・・・・・・・・・・・・・・・・・２６
４　車両の安全性の確保・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２６
(1) 自動車アセスメント情報の提供等 ・・・・・・・・・・・・・・・２６
(2) 自動車の検査及び点検整備の充実 ・・・・・・・・・・・・・・・２７
(3) 自転車の安全性の確保 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２７
５　道路交通秩序の維持・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２８
(1) 交通の指導取締りの強化等 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・２８
(2) 暴走族対策の強化 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２８
６　救助・救急活動の充実・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２９
(1) 救助・救急体制の整備 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２９
(2) 救急医療体制の整備 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３０
(3) 救急関係機関の協力関係の確保等 ・・・・・・・・・・・・・・・３０
７　被害者支援の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３１
(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等 ・・・・・・・・・・・・・・・３１
(2) 損害賠償の請求についての援助等 ・・・・・・・・・・・・・・・３１

第２章　踏切道における交通の安全・・・・・・・・・・・・・・・・・３１
第１節　踏切事故のない社会を目指して・・・・・・・・・・・・・・・３１
１　踏切事故のすう勢・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３２
２　交通安全計画における目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３２
第２節　踏切道における交通の安全についての対策・・・・・・・・・・３２
１　今後の踏切道における交通安全対策を考える視点・・・・・・・・・３２
２　講じようとする施策 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３２
(1) 踏切道の立体交差化及び構造の改良の促進 ・・・・・・・・・・・３２
(2) 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施 ・・・・・・・・・・・・３２
(3) 踏切道の統廃合の促進 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３３
(4) その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置 ・・・・・３３

計画の基本的な考え方

地域における安全で安心できる生活を確保するためには、交通の安全は欠かすことのできない条件の一つである。交通安全対策を推進するにあたっては、人命尊重の理念に立ち、交通事故のもたらす社会的・経済的損失をも勘案して、地域の交通事故の実態と社会情勢の変化に対応した具体的な施策を講じていく必要がある。

本計画は、このような観点から、「交通社会を構成する人間」、「車両等の交通機関」及びそれらが「活動する場としての交通環境」という３つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、適切かつ効果的な施策を市民の理解と協力のもとに関係機関が一体となって推進するために策定したものである。

第一　人間に対する安全対策

交通機関の安全な運転を確保するため、運転者の知識・技能、危険予知能力の向上、交通安全意識の徹底、安全運転管理の改善、労働条件の適正化等を図り、かつ、歩行者等の安全を確保するため、歩行者等の交通安全意識の徹底、指導の強化等を図るとともに、交通社会に参加する市民一人ひとりの交通安全に関する意識を改革していくことが極めて重要であることから、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させるものとする。

第二　交通機関が原因となる事故防止対策

各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ、高い安全水準を常に維持させるための措置を講じ、さらに必要な車両整備及び適切な点検等を実施するとともに、車両の不法改造をさせない気運及び追放体制を充実させるものとする。

第三　交通環境安全対策

機能分担された道路網の整備、交通安全施設の整備、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報提供の充実等を図るとともに、歩道の整備を積極的に推進するなど、人優先の交通安全対策の更なる推進を図るものとする。

以上の３つの要素に対する効果的対策を推進するため、その基礎として関係機関から市内の交通事故原因についての分析結果等の情報提供を受けるとともに、交通事故や安全教育に関する調査研究と資料の収集を推進するものとする。

さらに、交通安全は、交通需要や交通の円滑性・快適性と密接な関連を有するので、沿道の土地利用や防災の観点にも配意するほか、交通事故が発生した場合の被害を最小限に抑えるため、迅速な救急活動体制の充実、損害賠償等に関する相談など被害者の救済にも配意するものとする。

これらの施策は、社会情勢の変化、交通事故の発生状況の変化等に応じ弾力的に対応するとともに、より適切な施策の選択を行い、重点的かつ効果的に推進するものとする。

第１章　道路交通の安全

第１節　道路交通安全についての目標

１　道路交通事故のすう勢

(1) 道路交通事故の現状

我が国の交通事故による死者数は、昭和45年に1万6,765人を数えたが、46年以降着実に減少に向かい、54年には8,466人とほぼ半減した。その後、増加に転じ、平成４年には1万1,451人に達したが、翌年から再び減少傾向に転じ、21年には4,914人と、昭和27年以来57年ぶりに５千人を下回った。22年には、死者数が4,863人とさらに減少したほか、交通事故件数は725,733件、負傷者数は、896,208人とそれぞれ減少傾向が続いているものの、絶対数としては依然として高い状態である。

本県の状況も全国とほぼ同様であり、交通事故による死者数は、昭和44年の398人をピークに減少傾向に転じ、昭和55年には152人とほぼ半減したものの、その後は増加傾向が続いていたが、平成14年以降は８年連続して減少し、平成21年には101人と「平成22年までに年間の交通事故死者数を110人以下とする」第８次福島県交通安全計画の目標を１年前倒しで達成することができたが、平成22年度は112人と増加に転じ、さらに依然として年間１万３千人を超える方が交通事故で負傷するなど、憂慮すべき状況となっている。

本市においても、第８次交通安全計画期間中（過去５年間）において、本市内では31人の尊い生命が犠牲になっている。また、発生件数については、平成10年までは毎年400件前後で推移していたが、平成13年には550件(旧長沼町、旧岩瀬村を含む)を超え、傷者数も平成11年までは500人台であったが、平成13年には750人と著しく増加し、以後平成16年までは700人台で推移したが、平成17年には約100人減の624人と一旦減少し、平成18年から平成21年までは600人前後で推移したが、平成22年には426人まで減少している。

≪本市における過去10年間の交通事故の状況≫

（ア）事故発生件数

年　度	平成１３年	平成１４年	平成１５年	平成１６年	平成１７年
件　数	５８７	５４１	５６１	５８７	４８７
年　度	平成１８年	平成１９年	平成２０年	平成２１年	平成２２年
件　数	４５２	４９８	５１６	４３４	３３４

（イ）死者数

年　度	平成１３年	平成１４年	平成１５年	平成１６年	平成１７年
人　数	5	4	１０	6	5
年　度	平成１８年	平成１９年	平成２０年	平成２１年	平成２２年
人　数	7	4	9	6	5

（ウ）傷者数

年　度	平成１３年	平成１４年	平成１５年	平成１６年	平成１７年
人　数	７５０	７１７	７１０	７３８	６２４
年　度	平成１８年	平成１９年	平成２０年	平成２１年	平成２２年
人　数	５９５	６３２	６３４	５４６	４２６

近年の全国の交通事故の発生状況をみると、その特徴は次のとおりである。

①65歳以上の高齢者の死者数が高水準で推移しており、全死者数の約５割を占めている。このうち、高齢者の歩行中及び自転車乗用中の死者数が高齢者の死者数の６割以上を占めている。また、近年、高齢運転者による死亡事故件数が増加している。

②16歳から24歳までの若者の死者数が大きく減少しており、特に自動車乗車中の減少が顕著である。

③欧米諸国と比較して、全死者数に占める歩行中及び自転車乗車中の死者数の割合が高い。

④最高速度違反及び飲酒運転による死亡事故件数が減少している。

これらは、

ア　飲酒運転等悪質・危険性の高い事故の減少

イ　シートベルト着用者率の向上に伴う致死率（自動車乗車中）の低下

ウ　危険認知速度（車両の事故直前速度）の低下

エ　法令違反の歩行者の減少

オ　車両の安全性の向上

といったものが、主な要因と考えられる。

(2) 道路交通を取り巻く状況の展望

本市においては、運転免許保有者数は今後一定期間は増加することが見込まれるが、車両保有台数、自動車走行台数・距離数については、今後減少することが見込まれる。また、このようななか、交通死亡事故の当事者となる比率の高い高齢者人口の増加、中でも高齢者の運転免許保有者の増加は、道路交通にも大きな影響を与えるものと考えられる。

(3) 道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く状況は、経済社会情勢の動向に伴い、今後複雑に変化すると見込まれ、将来の交通事故の状況については、正確には見極め難いところであるが、内閣府の「道路交通安全に関する基本政策等に係る調査」（平成22年３月）によれば、平成27年における交通事故死者数の予測値は3,000人～5,000人となっており、高齢者の交通安全対策はもちろんのこと、様々な階層への交通安全教育などの施策の推進により、交通事故の未然防止対策の徹底を図ることが重要である。

2　第９次交通安全計画における目標

交通事故のない安全な社会を築くため、３に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進することにより、交通事故の減少傾向を確かなものとし、特に交通事故死亡者の減少に努める。

なお、交通事故による死傷者を限りなくゼロに近づけ、市民を交通事故の脅威から守ることが究極の目標である。

3　道路交通安全についての対策

(1) 今後の道路交通安全対策を考える視点

近年、道路交通事故の発生件数並びに死者数及び死傷者数が減少していることを考慮すると、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた対策には、一定の効果があったものと考えられる。このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、社会経済情勢、交通情勢の変化等に対応し、また、実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を行い充実させることによって、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる新規施策を推進する。

対策の実施に当たっては、可能な限り、対策ごとの目標を設定するとともに、その実施後において、効果評価を行い、必要に応じて改善していくものとする。

このような観点から、道路交通環境の整備、交通安全思想の普及徹底、安全運転の確保、車両の安全性の確保、道路交通秩序の維持等の交通安全対策を実施する。

その際、今後の社会経済情勢、交通情勢等を踏まえると、今後対策を実施していくに当たっては、特に、次のような視点を重視して対策の推進を図っていくものとする。

(2) 高齢者及び子どもの安全確保

高齢者の死者の占める割合が高いこと、今後も高齢化が急速に進むことを踏まえると、高齢者が安全にかつ安心して外出したり移動したりできるような交通社会の形成が必要である。

その際には、多様な高齢者の実像を踏まえた、きめ細かな総合的な交通安全対策を推進すべきであり、また、高齢者が主として歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合と、自動車を運転する場合の相違に着目し、それぞれの特性を理解した対策を構築する必要がある。

特に、今後は高齢運転者が大幅に増加することが予想されることから、高齢者が事故を起こさないようにするための対策を強化することが喫緊の課題である。

また、加齢による身体機能の変化に関わりなく、高齢者が交通社会に参加することを可能にするため、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境を設計するとの考え方に基づき、誰もが利用しやすい道路交通環境の形成を図ることも重要である。

さらに、高齢者の交通安全を図っていくためには、交通安全活動を高齢者が日常

的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設等と連携して実施していくことや、高齢者の事故が居住地の近くで発生することが多いことから、地域における生活に密着した交通安全活動を充実させることが重要である。

また、高齢化の進展と同時に考えなければならないのが少子化の進展であり、安心して子供を生み、育てることが出来る社会を実現するためには、防犯はもちろんのこと、子供を交通事故から守ることが強く求められている。

このため、子どもの安全を確保する観点から、通学路等において歩道等の歩行空間の整備を積極的に推進する必要がある。

(3) 歩行者及び自転車の安全確保

交通事故死者数に占める歩行者の割合が３割を超え、特に、高齢者では歩行者の割合が約５割、15歳以下の子どもでは約４割を占めているなど、安全で安心な社会の実現を図るためには、自動車と比較して弱い立場である歩行者の安全を確保することが必要不可欠である。

このような情勢を踏まえ、人優先の考えの下、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道の整備等による歩行空間の確保を積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進していく必要がある。

また、自転車については、自動車と衝突した場合には被害を受ける反面、歩行者と衝突した場合には加害者となるため、それぞれの対策を講じる必要がある。

自転車の安全利用を促進するためには、生活道路や市街地の幹線道路において、自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図ることができるよう、自転車の走行空間の確保を積極的に進める必要がある。また、自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景にとして、ルールやマナーに違反する行動が多いことから、交通安全教育等の充実を図る必要がある。

(4) 生活道路及び幹線道路における安全確保

車道幅員5.5メートル未満の道路における交通死亡事故件数は、全死亡事故件数の減少傾向と比較して緩やかな減少となっており、割合としては増加傾向にある。また、歩行者・自転車利用者の死者数、死傷者数の割合も高い水準で推移している。

このような状況を踏まえると、今後は生活道路において自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、交通指導取締りの強化、安全な走行の普及等の対策を講じるとともに、幹線道路から生活道路への自動車の流入を防止するため、幹線道路における交通安全対策及び交通流の円滑化を図るなど、生活道路の安全確保の対策を総合的なまちづくりの中で推進する必要があり、このためには、地域住民の主体的な参加と取組みが不可欠であり、対策の検討や関係者間の合意形成において中心的な役割を果たす人材の育成も重要な課題となる。

また、依然として交通事故死者数の３分の２を占める幹線道路における対策については、データ等に基づく「成果を上げるマネジメント」を導入し、①事故データや関係機関、地域住民からの指摘等に集中的に対策を講じるべき事故発生の危険性が高い特定の区間を明確化し、②地域住民への注意喚起や事故要因に即した効果の

高い対策を立案・実施し、③対策完了後の効果を評価し、評価結果を次の新たな対策の検討に反映する、といった「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」に新たに取り組むなど、交通安全対策の効果の更なる向上を図る必要がある。

第２節　講じようとする施策

１　道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、県公安委員会や道路管理者などの関係機関が連携し、幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきたところであり、幹線道路において一定の事故抑止効果が確認されている。

今後は、これまでの対策に加え、事故の割合が増加傾向にある生活道路における安全対策をより一層推進することが必要であり、また、少子高齢化が進展する中で、子どもを事故から守り、高齢者や障がい者が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図っていく必要がある。

このため、道路交通環境の整備については、以下の２つの基本戦略に基づき、引き続き効果的・効率的な取組みを進めていくこととする。

○ 施策パフォーマンスの追求

厳しい財政状況の中で効果的な対策を推進するためには、限られた予算の中で交通事故対策への投資効率を最大限高めることが必要である。このため、科学的なデータや、地域の顕在化したニーズ等に基づき、事故要因や有効な対策について十分な分析を行った上で、地域の実情を踏まえつつ、生活道路と幹線道路での交通事故対策を両輪とした効果的・効率的な対策に取組む。

○ 地域や住民の主体性の重視

道路交通環境の整備を効果的・効率的に進めていくためには、地域や地元住民が自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つことが重要であることから、計画の策定や事業の実施に積極的に参画・協力していく仕組みをつくるなど、道路交通環境整備における地域や住民の主体性を重視する取組みを推進する。

(1)　生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまで一定の成果を上げてきた交通安全対策は、主として車中心の対策であり、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は、依然として十分とは言えず、また、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻であり、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道を積極的に整備するなど人の視点に立った交通安全対策を推進していく必要がある。

ア　生活道路における交通安全対策の推進

歩行者・自転車に係る死傷事故発生割合が大きい生活道路において、県公安委員会及び道路管理者が連携し、歩道整備、車両速度の抑制、通過交通の抑制等の

面的及び総合的な事故抑止対策を、地域住民の主体的参加の下で実施する。このため、計画策定の段階から地域住民が参画し、ワークショップなどを通じて地域住民自らの課題として認識するとともに、関係者間での合意形成の下、様々な対策メニューの中から、地域の実情を踏まえた適切な対策を選択して、その実施に取り組む。

イ　通学路等の歩道整備の推進

児童や幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を推進する。この際、市街地など歩道等の整備が困難な地域においては、道路面のカラー舗装による減速対策や路肩のカラー舗装、防護柵等の簡易な方法を含めて、安全・安心な歩行空間の創出を推進し、通学路等の整備を図る。

ウ　高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間の整備

（ア）高齢者や障がい者を含め全ての人が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に「平坦性が確保された幅の広い歩道」、バリアフリー対応型信号機、待時間表示装置、自転車駐車場、身体障害者用の駐車ます等を有する自動車駐車場等を整備し、改築事業等と併せた電線類の地中化を推進するとともに、高齢運転者の増加に対応するため、道路標識の高輝度化・信号灯器のＬＥＤ化を推進する。

また、ユニバーサルデザインの観点から整備された歩行空間が有効に利用されるよう、高齢者を始めとする歩行者等に対して、視覚障害者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識等により、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内する。

このほか、積雪による歩道幅員の減少や凍結による転倒の危険性の増大など、冬期特有の障害に対し、駅周辺、中心市街地、通学路等、特に安全で快適な歩行空間の確保が必要な箇所において、歩道等の除雪の推進を図る。

（イ）駅前等の交通結節点について、交通広場等の整備を推進し、歩きたくなるような安全で快適な歩行空間の確保に努める。

（ウ）冬期の安全で快適な歩行者空間を確保するため、中心市街地や公共施設周辺における除雪の推進を図る。

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進

基本的な交通の安全を確保するため、幹線道路から居住地域内道路に至るネットワークによって適切に機能が分担されるよう道路の体系的整備を推進するとともに、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進する。

ア　事故危険箇所対策の推進

特に事故の発生割合の大きい幹線道路の区間等を事故危険個所として指定し、県公安委員会等と連携して、集中的な事故抑止対策を実施する。

イ　重大事故の再発防止

事故要因に即した所要の対策を早急に講ずることにより、当該事故と同様な事故の再発防止を図る。

ウ　適切に機能分担された道路網の整備

道路計画に基づき、「基幹的な道路」「地域連携道路」「主要生活幹線道路」「生活道路」に分類し、道路の機能に応じた体系的なネットワークの整備を進め、安全で円滑な道路交通の確保を推進する。

エ　改築等による交通事故対策の推進

安全で円滑な道路交通の実現に向け、必要となる環状道路・バイパス整備・現道拡幅、交差点改良、歩道・自転車道の整備を推進する。

オ　交通安全施設の高度化

交通事故が発生する危険性が高い場所等において、信号機の設置や道路標識の高輝度化等を県公安委員会に要請するほか、高機能舗装、高視認性区画線の整備を推進する。

(3) 交通安全施設等整備事業の推進

特に交通の安全を確保する必要がある道路については、交通安全施設等を次の方針により整備することとし、安全かつ円滑・快適な交通環境の確立を図る。

ア　歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路において人優先の考えの下、「あんしん歩行エリア」における面的な交通事故対策を推進するとともに、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路における安全・安心な歩行空間の確保を図る。また，自転車利用環境の整備、無電柱化の推進、安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図る。

イ　交通円滑化対策の推進

信号機の高度化や交差点の立体化等を推進するほか，駐車対策を実施することにより、交通容量の拡大を図り、交通の円滑化を推進するとともに、自動車からの二酸化炭素排出の抑止を推進する。

ウ　道路交通環境整備への住民参加の促進

安全な道路交通環境の整備に当たっては、道路を利用する人の視点を生かすことが重要であることから、地域住民や道路利用者の主体的な参加の下に交通安全施設等の点検を積極的に推進するとともに、道路利用者等が日常感じている意見について、「標識ＢＯＸ」及び「信号機ＢＯＸ」（はがき，インターネット等を利用して、運転者等から道路標識，信号機等に関する意見を受け付けるもの）、国土交通省で設置する「道の相談室」等を活用して道路交通環境の整備に反映する。

オ　連絡会議等の活用

「県道路交通環境安全推進連絡会議」やその下に設置されている「アドバイザー会議」を活用し、的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図る。

(4) 効果的な交通規制の推進

交通規制については、道路における危険を防止し、交通の安全と円滑を図る手段の一つであることから、道路網全体の中でそれぞれの道路の社会的機能、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通流・量の状況等地域の実態等に応じ、既存の交通規制を見直すなど、規制内容をより合理的なものにするよう、県公安委員会、関

係機関及び地域住民と検討する。

ア　地域の特性に応じた交通規制

幹線道路では、交通流を整序化するための交通規制について、また、生活道路では通過交通を抑制するためや、歩行者及び自転車利用者の安全を確保するための交通規制について、関係機関等と検討する。

イ　安全で機能的な市街地の交通を確保のための交通規制

安全で機能的な市街地の交通を確保するため、計画的に市街地における交通規制を要望し、交通流・量の適切な配分・誘導を図る。また、路線バス等大量公共輸送機関の安全・優先通行を確保するための交通規制について積極的に検討する。

ウ　より合理的な交通規制の推進

交通規制が現場の交通実態に適合しなくなったと認められる場合には、交通規制の内容の変更又は規制解除の要請、道路利用者に対する交通規制の理由の説明、道路管理者に対する道路の整備又は改良の働きかけ、関係機関等に対する路外施設の整備等の働きかけ等の道路交通環境の整備を図る。

また、駐車規制については、必要やむを得ない貨物自動車等の荷捌き、客待ちタクシー、二輪車、商店街（買い物客）、駅前等の対策を重点に、駐車規制の点検及び見直しを推進し、県公安委員会へ要望するよう努める。

さらに、信号制御については、「歩行者の待ち時間の長い押しボタン信号の改善」、「幅員の狭い従道路を横断する歩行者の待ち時間の短縮」等についての点検及び見直しを推進する。

(5) 自転車利用環境の総合的整備

ア　安全で快適な自転車利用環境の創出

自転車道や自転車専用通行帯等の自転車走行空間ネットワークの整備を推進するとともに、自転車を共同で利用するコミュニティサイクルなどの自転車利用促進策や、ルール・マナーの啓発活動などのソフト施策を積極的に推進する。

イ　自転車等の駐車対策の推進

自転車等駐車対策協議会の設置や総合計画の策定を促進するとともに、路外・路上の自転車駐車場等の整備を促進する。

特に、バリアフリー新法に基づき、重点整備地区内における道路においては、違法駐車に対する指導取締りの強化、広報啓発活動等により、違法駐車を防止する取組及び自転車駐車場等の整備を重点的に推進する。

ウ　大規模自転車道の整備

交通の安全を確保し、併せて余暇活動の増大に対応した歴史や自然に親しめる大規模自転車道の整備を推進します。

エ　条例に基づく放置防止対策

「須賀川市自転車等放置防止条例」（平成5年12月24日条例第17号）に基づき、放置禁止区域の指定及び放置自転車等の移動・保管・返還・処分を行う。

(6) 高度道路交通システムの活用

最先端のＩＴ等を用いて「高度道路交通システム」（ＩＴＳ）の推進を要望する。

(7) 交通需要マネジメントの推進

道路交通混雑が著しい一部の道路について、バス専用・優先レーンの設定、ハイグレードバス停、バス感応式信号機、ＰＴＰＳの整備、パークアンドバスライドやコミュニティバスの導入等バスの利用促進を図るための施策を推進します。

また、公共交通機関の整備を支援するなど、鉄道、バス等の公共交通機関の確保・維持・改善を図るための施策を推進することにより、利用を促進し、公共交通機関への転換による円滑な道路交通の実現を図ります。

(8) 災害に備えた道路交通環境の整備

ア　災害に備えた道路の整備

地震、豪雨、豪雪等の災害が発生した場合においても安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図る。

地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる、信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策を推進する。

また，豪雨・豪雪時等においても、安全・安心で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、道路斜面等の防災対策や災害の恐れのある区間を回避・代替する道路の整備を推進する。

イ　災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨、豪雪等による災害が発生した場合においても安全な道路交通を確保するため、交通管制センター、交通監視カメラ、各種車両感知器、交通情報板等の交通安全施設の整備及び通行止め等の交通規制を迅速かつ効果的に実施するための道路災害の監視システムの開発・導入、交通規制資機材の整備を要望するとともに、災害発生時の停電に起因する信号機の機能停止による混乱を防止するため、予備電源として自動起動型信号機電源付加装置の整備を要望する。

ウ　災害発生時における交通規制

災害発生時は、必要に応じて緊急交通路を確保し、それに伴う混乱を最小限に抑えるため、被災地への車両の流入抑制等の交通規制を迅速かつ的確に実施する。

また、災害対策基本法（昭和36 年法律第223 号）による通行禁止等の交通規制を的確かつ迅速に行うため、信号制御により被災地への車両の流入を抑制するとともに、災害の状況や交通規制等に関する情報を交通情報板等により提供する。

エ　災害発生時における情報提供の充実

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供し、復旧や緊急交通路、緊急輸送道路等の確保及び道路利用者等への道路交通情報の提供等に資するため、地震計、交通監視カメラ、車両感知器、道路情報提供装置、道路管理情報システム等の整備を推進するとともに、インターネット等ＩＴを活用した道路･交通に関する災害情報等の提供を要望･推進する。

オ　東日本大震災の検証

東日本大震災による道路交通環境への影響について検証を行い、今後の施策に活かす。

(9) 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑化を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、交通

の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進する。

ア　秩序ある駐車の推進

道路環境、交通実態、駐車需要等の変化に伴い、より良好な駐車秩序を確立するため、時間、曜日、季節等による交通流・量の変化等の時間的視点と、道路の区間ごとの交通環境や道路構造の特性等の場所的視点の両面から現行規制の見直しを行い、駐車の効用にも十分配意して、個々の時間及び場所に応じたきめ細かな駐車規制を要請する。

イ　違法駐車対策の推進

（ア）　悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を指向して、地域の実態に応じた取締り活動ガイドラインによるメリハリを付けた取締りを要望する。また、道路交通環境等当該現場の状況を勘案した上で必要があると認められる場合は、取締り活動ガイドラインの見直し等適切に対応する。

（イ）　運転者の責任を追及できない放置車両について、当該車両の使用者に対する放置違反金納付命令及び繰り返し放置違反金納付命令を受けた使用者に対する使用制限命令の積極的な活用を図り、使用者責任を強力に追及する。他方、交通事故の原因となった違反や常習的な違反等悪質な駐車違反については、運転者の責任追及を徹底する。

ウ　駐車場等の整備

路上における無秩序な駐車を抑制し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、駐車規制及び違法駐車の取締りの要望と併せ、駐車場の整備と有効利用を推進する。

エ　違法駐車締め出し気運の醸成・高揚

違法駐車の排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、市民への広報・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体との密接な連携を図り、住民の理解と協力を得ながら違法駐車締め出し気運の醸成・高揚を図る。

(10)道路交通情報の充実

安全で円滑な道路交通を確保するためには、運転者に対して正確できめ細かな道路交通情報を分かりやすく提供することが重要であり、高度化、多様化する道路交通情報に対する市民のニーズに対応し、適時・適切な情報を提供するため、ＩＴ等を活用して、道路交通情報の充実を図る必要がある。

ア　情報収集・提供体制の充実

多様化する道路利用者のニーズにこたえて道路利用者に対し必要な道路交通情報を提供することにより、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、光ファイバーネットワーク等の新たな情報技術を活用しつつ、交通監視カメラ、路側通信システム、車両感知器、交通情報板、道路情報提供装置等の整備による情報収集・提供体制の充実を図るとともに、全国の交通規制情報のデータベース化を要望する。

イ　ＩＴＳを活用した道路交通情報の高度化

ＩＴＳの一環として、運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供するＶＩＣＳやＩＴＳスポットの整備・拡充を積極的に図ることにより、交通の分散を図り、交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑化を推進する。

また、高度化された交通管制センターを中心に、個々の車両等との双方向通信が可能な光ビーコンを媒体とし、高度な交通情報提供、車両の運行管理、公共車両の優先、交通公害の減少、安全運転の支援、歩行者の安全確保等を図ることにより交通の安全及び快適性を確保しようとするＵＴＭＳの構想に基づき、システムの充実、キーインフラである光ビーコンの整備等の施策の推進を図る。

(11)交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア　道路の使用及び占用の適正化等

（ア）道路の使用及び占用の適正化

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用の許可に当たっては、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するために適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化について指導する。

（イ）不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態把握、強力な指導取締りによりその排除を行い、特に市街地は重点的にその是正を実施する。

さらに、道路上から不法占用物件等を一掃するためには、沿道住民を始め道路利用者の自覚に待つところが大きいことから、不法占用等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行い、「道路ふれあい月間」等を中心に道路の愛護思想の普及を図る。

（ウ）道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占用工事については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整する。

さらに、掘り返しを防止する抜本的対策として共同溝等の整備を推進する。

イ　休憩施設等の整備の推進

過労運転に伴う事故防止や近年の高齢運転者等の増加に対応して、都市間の一般道路において追越しのための付加車線等の整備を積極的に推進する。

ウ　子どもの遊び場等の確保

子どもの遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止に資するとともに、都市における良好な生活環境づくり等を図るため、社会資本整備重点計画等に基づき、都市基幹公園等身近な公園の整備を推進する。

エ　道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、決壊又は異常気象等により交通が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のため、止むを得ないと認められる場合には、道路法に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行う。

また、危険物を積載する車両の通行の禁止又は制限及び道路との関係において必要とされる車両の寸法・重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するため、必要な体制の拡充・強化を推進する。

オ　地域に応じた安全の確保

積雪寒冷特別地域においては、適時適切な除雪や凍結防止剤散布の実施、交差

点等における消融雪施設等の整備、流雪溝、チェーン着脱場等の整備を推進する。

さらに、気象、路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を推進する。

２　交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、「自他の生命尊重」という基本理念の下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有している。交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して市民一人ひとりが交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要である。また、人優先の交通安全思想の下、高齢者、障がい者等の交通弱者に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故を起こさない意識を育てることが重要である。

このため、交通安全教育指針（平成10年国家公安委員会告示第15号）等を活用し、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行うとともに、高齢化社会が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しても高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、また、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化する。さらに、自転車を使用することが多い児童、生徒に対しては、将来の運転者教育の基礎となるよう自転車の安全利用に関する指導を強化する。

学校においては、学習指導要領等に基づく関連教科・領域や道徳、特別活動、総合的な学習の時間など教育活動全体を通じて計画的かつ組織的な指導に努めるとともに、学校保健安全法に基づき学校安全計画を策定し、児童生徒等に対する通学を含めた学校生活その他の日常生活における安全に関する指導を実施する。障がいのある児童生徒等に対しては、特別支援学校等において、その障がいの特性を踏まえ、交通安全に関する指導に配慮する。

交通安全教育及び普及啓発活動を行うにあたっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れるとともに、教材の充実を図りインターネットを活用した実施主体間の相互利用を促進するなどして、市民一人ひとりが自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう、必要な情報を分かりやすく提供することに努める。

交通安全教育及び普及啓発活動については、市、警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭がそれぞれの特性を活かし、互いに連携を取りながら地域ぐるみの活動が推進されるよう促す。特に交通安全教育・普及啓発活動に当たる市職員や教職員の指導力の向上を図るとともに、地域における民間の指導者を育成することなどにより、地域の実情に即した自主的な活動を促進する。

また、地域ぐるみの交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、高齢者を中心に、子ども、親の３世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努める。

さらに、交通安全教育・普及啓発活動の効果について、評価・効果予測手法を充実させ、検証・評価を行うことにより、効果的な実施に努めるとともに、交通安全教育・普及啓発活動の意義、重要性について関係者の意識が深まるよう努める。

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

ア　幼児に対する交通安全教育

幼児に対する交通安全教育は、心身の発達段階に応じて、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的な技能及び知識を習得させることを目標とする。

幼稚園・保育所・子ども園においては、家庭、地域及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場面をとらえて交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。これらを効果的に実施するため、紙芝居や腹話術、視聴覚教材等を利用したり親子で実習したりするなど、分かりやすい指導に努めるとともに、指導資料の作成、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。

児童館及び児童クラブ館、児童遊園においては、遊びによる生活指導の一環として、交通安全に関する指導を推進するとともに、地域組織である母親クラブ等において、交通安全教室の開催や危険箇所点検等の交通安全活動を実施し、その活動の強化を図る。

関係機関・団体は、教材・教具の提供等を行うことにより、幼稚園・保育所・子ども園において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、家庭における適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全講習会等の実施に努める。また、交通ボランティアによる幼児に対する通園時の安全な行動の指導、保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

イ　児童に対する交通安全教育

児童に対する交通安全教育は、心身の発達段階や交通状況等の地域の実情に応じて、歩行者及び自転車の利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とする。

小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、学校教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等について重点的に交通安全教育を実施する。

小学校における交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教育の推進、教員等を対象とした心肺そ生法の実技講習会等を実施する。

関係機関・団体に対しては、小学校において行われる交通安全教育の支援を行うよう指導するとともに、児童に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

また、児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗用中等実際の交通の場面で、児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者を対象とした交通安全講習会等を開催する。

さらに、交通ボランティアによる通学路における児童に対する安全な行動の指導、児童の保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

ウ　中学生に対する交通安全教育

中学生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車で安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、道路を通行する場合は、思いやりをもって、自己の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも配慮できるようにすることを目標とする。

中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、学校教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施する。

中学校における交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室の推進、教員等を対象とした心肺そ生法の実技講習会等を実施する。交通安全教育の在り方や実践に関する調査研究、研修会等を実施する。

関係機関・団体は、中学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、保護者対象の交通安全講習会や中学生に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

エ　高校生に対する交通安全教育

高校生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車の利用者及び二輪車の運転者として安全に道路を通行するために必要な技能と知識を習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールを遵守し自他の生命を尊重するなど責任を持って行動することができる健全な社会人を育成することを目標とする。

高等学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、学校教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について更に理解を深めるとともに、生徒の多くが、近い将来、普通免許等を取得することが予想されることから、免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を推進する。特に、二輪車・自動車の安全に関する指導については、生徒の実態や地域の実情に応じて、安全運転を推進する機関・団体やＰＴＡ等と連携しながら、安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上を図るとともに、実技指導を含む実践的な交通安全教育の充実を図るよう要請する。

高等学校における交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室の推進、教員等を対象とした心肺そ生法の実技講習会等を実施するよう要請する。

関係機関・団体は、高等学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、高校生及び相当年齢者に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。また、小中学校等との交流を図るなどして高校生の果たしうる役割を考えさせるとともに、交通

安全活動への積極的な参加を促す。

オ　成人に対する交通安全教育

成人に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転の確保の観点から、免許取得時及び免許取得後の運転者の教育を中心として行うほか、社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実に努める。

運転免許取得時の教育は、自動車教習所における教習が中心となることから、教習水準の一層の向上を求める。

免許取得後の運転者教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能及び技術、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者の心情等交通事故の悲惨さに対する理解、交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、公安委員会が行う各種講習、自動車教習所、民間の交通安全教育施設等が受講者の特性に応じて行う運転者教育及び事業所の安全運転管理の一環として安全運転管理者、運行管理者等が行う交通安全教育を中心として行う。

自動車の使用者は、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転管理の活発化に努める。また、自動車安全運転センター安全運転中央研修所等の研修施設において、高度な運転技術、指導方法等を身に付けた運転者教育指導者の育成を図るとともに、これらの交通安全教育を行う施設の整備を要望する。

また、社会人を対象とした学級・講座等における交通安全教育の促進を図るなど、公民館等の社会教育施設における交通安全のための諸活動を促進するとともに、関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を促進する。

カ　高齢者に対する交通安全教育

高齢者に対する交通安全教育は、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響を理解させるとともに、道路及び交通の状況に応じて安全に道路を通行するために必要な実践的技能及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とする。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、高齢者に対する交通安全指導者の養成、教材・教具等の開発など指導体制の充実に努めるとともに、参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。また、関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、高齢者に対する社会教育活動・福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施する。特に、交通安全教育を受ける機会の少なかった高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導、高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等が地域ぐるみで行われるように努める。この場合、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材の活用等交通安全用品の普及にも努める。

また高齢運転者に対しては、高齢運転者講習・高齢運転者技能講習及び更新時講習における高齢者学級の内容の充実に努めるほか、関係機関・団体、自動車教習所等と連携して、個別に安全運転の指導を行う講習会等を開催し、高齢運転者の受講機会の拡大を図るとともに、その自発的な受講の促進に努める。

電動車いすを利用する高齢者に対しては、電動車いすの製造メーカー等で組織される団体等と連携して、購入時の指導・助言を徹底するとともに、安全利用に向けた交通安全教育の促進に努める。

また、地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため、高齢者安全運転指導員（シルバーリーダー）を対象とした安全運転教育を実施する。

さらに、地域及び家庭において適切な助言等が行われるよう、交通安全母の会の活動や、世代間交流による交通安全普及啓発活動等の促進に努める。

キ　障がい者に対する交通安全教育

障がい者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、地域における障がい者団体等が実施する訓練、研修会など福祉活動の場を利用するなどして、障がいの特性や程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。

また、手話通訳員の配置、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、身近な場所における教育機会の提供、効果的な教材の開発に努める。

さらに、自立歩行ができない障がい者に対する対策として、介護者、交通ボランティア等の障がい者に付き添う者に対しての講習会等を開催するよう努める。

ク　外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対し、我が国の交通ルールに関する知識の普及による交通事故防止を目的として交通安全教育を推進するとともに、最近の国際化の進展を踏まえ外国人向け教材の充実を図り、効果的な交通安全教育に努める。また、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進する。

ケ　交通事犯より保護観察に付された者に対する保護観察の充実

交通事犯に係る保護観察については，集団及び個別の処遇に当たる保護観察官並びに保護司の処遇能力の充実を図るとともに，飲酒運転防止プログラム等交通事犯保護観察対象者の問題性に焦点を当てた効果的な処遇を検討する。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を実施する際には、受講者が安全に道路を通行するために必要な技能及び知識を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用する。

交通安全教育を行う機関・団体は、交通安全教育に関する情報を共有し、他の関係機関・団体の要求に応じて交通安全教育に用いる資機材の貸与、講師の派遣及び情報の提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進する。

また、受講者の年齢や道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保、教材等の充実及び映像記録型ドライブレコーダーによって得られた事故等の情報を活用するなど効果的な教育手法の開発・導入に努める。

さらに、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材の見直しを行うなど、常に効果的な交通安全教育ができるよう努める。

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

ア　交通安全運動の推進

市民一人ひとりに広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進するための市民運動として、県・近隣市町村の交通対策協議会等の構成機関・団体との連携を図り、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

交通安全運動の運動重点としては、高齢者の交通事故防止、子どもの交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、夜間（特に薄暮時）における交通事故防止、自転車の安全利用の推進、飲酒運転の根絶等の全国的な事項のほか、地域の実情に即した効果的な交通安全運動を実施するため、必要に応じて地域の重点を定める。

また、交通安全運動の実施にあたっては、事前に、運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画等について広く市民に周知徹底することにより、住民参加型の交通安全運動の充実・発展を図るとともに、市民本位の運動として展開されるよう、事故実態、住民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえた実施に努める。

さらに、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体及び交通ボランティアの参加促進を図り、参加・体験・実践型の交通安全教室等の開催等により、交通事故を身近なものとして意識させる交通安全活動を促進する。

また、事後に、運動の効果を検証、評価することにより、一層効果的な運動が実施されるよう配意する。

イ　自転車の安全利用の推進

自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに、交通マナーを実践しなければならないことを理解させることとする。

自転車乗用中の交通事故や自転車による迷惑行為を防止するため、「自転車安全利用五則」（平成19年7月10日 中央交通安全対策会議交通対策本部決定）の活用などにより、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図る。特に、自転車の歩道通行時におけるルールについての周知・徹底を図る。

自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、交通に参加する者としての十分な自覚・責任が求められることから、そうした意識の啓発を図る。

薄暮の時間帯から夜間にかけて、自転車の重大事故が発生する危険性が大きいため、自転車の灯火の点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材の取付けを促進する。

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、保護者に対して幼児の同乗が運転操作に与える影響等を体感できる参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するほか、幼児を同乗させる場合において安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及を促進する。

幼児・児童の自転車用ヘルメットについて、あらゆる機会を通じて保護者等に

対し、頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果についての理解促進に努め、着用の徹底を図る。

ウ　すべての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、すべての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底を図る（平成22年10月現在における一般道のシートベルト着用率は、運転席97.3%、助手席92.2%、後部座席33.1%（警察庁と社団法人日本自動車連盟の合同調査による））。

このために関係機関・団体との協力の下、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動を展開する。

エ　チャイルドシートの正しい着用の徹底

チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼稚園・保育所・子ども園、病院等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導に努め、正しい使用の徹底を図る。特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組を強化する（平成22 年４月現在におけるチャイルドシート使用率は、６歳未満56.8%、５歳児32.8%（警察庁と社団法人日本自動車連盟の合同調査による））。

また、地方公共団体、民間団体等が実施している各種支援制度の活用を通じて、チャイルドシートを利用しやすい環境づくりを促進する。

さらに、チャイルドシートと座席との適合表の公表の促進、製品ごとの安全性に関する比較情報の提供、分かりやすい取扱説明書の作成等、チャイルドシート製作者又は自動車製作者における取組を促すとともに、販売店等における利用者への正しい使用の指導・助言を要請する。

オ　反射材用品の普及推進

夜間における歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材用品や自発光式ライト等の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進するとともに、反射材用品等の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施及び関係機関・団体と協力した反射材用品等の展示会の開催等を推進する。

反射材用品等は、全年齢層を対象として普及を図ることとするが、歩行中の交通事故死者数の中で占める割合が高い高齢者に対しては、特にその普及の促進を図る。また、衣服や靴、鞄等の身の回り品への反射材用品の組み込みを推奨するとともに、適切な反射性能等を有する製品についての情報提供に努める。

カ　飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発を引き続き推進するとともに、交通ボランティアや安全運転管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「飲酒運転をしない、させない」

という市民の規範意識の確立を図る。

キ　効果的な広報の推進

交通の安全に関する広報については、テレビ、ラジオ、新聞、インターネット、市広報紙等の広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報、交通事故被害者等の声を取り入れた広報等、具体的で訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施するなど、実効の上がる広報を次の方針により行う。

（ア）家庭、学校、職場、地域等と一体となった広範なキャンペーンや、官民が一体となった各種の広報媒体を通じての集中的なキャンペーン等を積極的に行うことにより、高齢者の交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、飲酒運転の根絶、違法駐車の排除等を図る。

（イ）交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭向け広報媒体の積極的な活用、町内会等を通じた広報等により家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、子供、高齢者等を交通事故から守るとともに、飲酒運転を根絶し、暴走運転、無謀運転等を追放する。

（ウ）民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、交通の安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行うとともに、全市的気運の盛り上がりを図るため、報道機関の理解と協力を求める。

ク　その他の普及啓発活動の推進

（ア）高齢者の交通事故防止に関する市民の意識を高めるため、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響等について、科学的な知見に基づいた広報を積極的に行う。また、他の年齢層に高齢者の特性を理解させるとともに、高齢運転者標識（高齢者マーク）を取り付けた自動車への保護意識を高めるように努める。

（イ）薄暮の時間帯から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから、夜間の重大事故の主原因となっている最高速度違反、飲酒運転等による事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図る。

また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、交通情報板等を活用するなどして自動車及び自転車の前照灯の早期点灯を促す。

（ウ）市民が、交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を図ることができるよう、インターネット等を通じて事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供に努める。

（エ）自動車アセスメント情報や、安全装置の有効性、自動車の正しい使い方、点検整備の方法に係る情報、交通事故の概況等の情報を総合的な安全情報として取りまとめ、自動車ユーザー、自動車運送事業者、自動車製作者等の情報の受け手に応じ適時適切に届けることにより、関係者の交通安全に関する意識を高める。

（オ）学識経験者と参加者による討議等により、交通安全活動に新しい知見を与え、交通安全意識の高揚を図ることを目的とした各種会議を開催する。

(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全を目的に活動する民間団体については、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助並びに交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど、その主体的な活動を促進する。また、地域団体、自動車製造・販売団体、自動車利用者団体等については、それぞれの立場に応じた交通安全活動が地域の実情に即して効果的かつ積極的に行われるよう、各季の交通安全運動等の機会を利用して働きかけを行う。

そのため、交通安全対策に関する行政・民間団体間及び民間団体相互間において定期的に連絡協議を行い、交通安全活動の展開を図る。

また、必ずしも組織化されていない交通ボランティア等に対しては、資質の向上に資する援助を行うことなどにより、その主体的な活動及び相互間の連絡協力体制の整備を促進する。

特に、民間団体・交通ボランティア等が主体となった交通安全教育・普及啓発活動の促進を図るため、交通安全教育の指導者を育成するためのシステムの構築及びカリキュラムの作成に努める。

(5) 住民の参加・協働の推進

交通の安全は、住民の安全意識により支えられることから、住民自らが交通安全に関する自らの意識改革を進めることが重要である。

このため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、企業等と住民が連携を密にした上で、それぞれの地域における実情に即した身近な活動を推進し、住民の参加協働を積極的に進める。

このような観点から、安全で良好なコミュニティ形成を図るため、住民や道路利用者が主体的に行う「ヒヤリ地図」を作成したり、交通安全総点検等住民が積極的に参加できるような仕組みを作ったりするほか、その活動において、当該地域に根ざした具体的な目標を設定するなどの交通安全対策を推進する。

3　安全運転の確保

安全運転を確保するためには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であり、このため、運転者のみならず、これから運転免許を取得しようとする者までを含めた運転者教育等の充実に努める。特に、今後大幅に増加することが予想される高齢運転者に対する教育等の充実を図る。

また、企業・事業所等が交通安全に果たすべき役割と責任を重視し、企業・事業所等の自主的な安全運転管理対策の推進及び自動車運送事業者等安全対策の充実を図るとともに、交通労働災害の防止等を図るための取組みを進める。

さらに、道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象に関する適時・適切な情報提供を実施するため、ＩＴ等を活用しつつ、道路交通に関する総合的な情報提供の充実を図る。

(1) 運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識及び技能を身に付けた上で安全運転を実践できる運転者を育成するため、免許取得前から、安全意識を醸成する交通安全教育の充実を図るとともに、免許取得時及び免許取得後においては、特に実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させるための教育を行う。

また、これらの機会が、単なる知識や技能を教える場にとどまることなく、個々の心理的・性格的な適性を踏まえた教育、交通事故被害者等の手記等を活用した講習を行うなどにより交通事故の悲惨さの理解を深める教育、自らの身体機能の状況や健康状態について自覚を促す教育等を行うことを通じて、運転者が安全に運転しようとする意識及び態度を向上させるよう、教育内容の充実を要望する。

ア　運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

（ア）自動車教習所における教習の充実

自動車教習所の教習に関し、交通事故の発生状況、道路環境等の交通状況を勘案しつつ、教習カリキュラムの見直し・検討を要望するほか、教習指導員等の資質向上、教習内容及び技法の充実を図り、教習水準を高めるべく要望する。また、教習水準に関する情報の市民への提供に努める。

（イ）取得時講習の充実

原付免許、普通二輪免許、大型二輪免許、普通免許、中型免許、大型免許、普通二種免許、中型二種免許及び大型二種免許を取得しようとする者に対する取得時講習の充実を要望する。

イ　運転者に対する再教育等の充実

取消処分者講習、停止処分者講習、違反者講習、初心運転者講習、更新時講習及び高齢者講習により運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、講習施設・設備の拡充を図るほか、講習指導員の資質向上、講習資機材の高度化並びに講習内容及び講習方法の充実を要望する。

特に、飲酒運転を防止するという観点から、飲酒運転違反者に対する取消処分者講習の在り方を見直し、その内容の充実を要望する。

自動車教習所については、既に運転免許を取得した者に対する再教育も実施するなど、地域の交通教育センターとしての機能の充実を要望する。

ウ　二輪車安全運転対策の推進

取得時講習のほか、二輪車安全運転講習及び原付安全運転講習の推進に努める。

また、指定自動車教習所における交通安全教育体制の整備等を促進し、二輪車運転者に対する教育の充実強化を要望する。

エ　高齢運転者対策の充実

（ア）高齢者に対する教育の充実

高齢者講習の効果的実施、更新時講習における高齢者学級の拡充等を要望する。特に、講習予備検査（認知機能検査）に基づく高齢者講習においては、検査の結果に基づくきめ細かな教育を要望する。

（イ）臨時適性検査の確実な実施

講習予備検査（認知機能検査）の機会等を通じて、認知症の疑いがある運転

者の把握に努め、臨時適性検査の確実な実施等により、安全な運転に支障のある者については運転免許の取り消し等の行政処分を行うよう要請する。

また、臨時適性検査の円滑な実施のため、認知症専門医等との連携を強化するなど、態勢の強化を要望する。

（ウ）運転経歴証明書の充実

運転経歴証明書の身分証明書としての機能を充実させ、運転免許証を自主返納した者への支援に努める。

（エ）高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢者マークの積極的な使用の促進を図る。

オ　シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底

シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底を図るため、関係機関・団体と連携し、各種講習・交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用効果の啓発や、シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメット着用義務違反に対する街頭での指導の充実を要望する。

カ　悪質危険な運転者の早期排除等

行政処分制度の適正かつ迅速な運用により、長期未執行者の解消に努めるなど、悪質危険な運転者の早期排除を要望する。

(2) 安全運転管理の推進

安全運転管理者及び副安全運転管理者に対する講習の充実等により、これらの者の資質及び安全意識の向上を図るとともに、事業所内で交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるよう、安全運転管理者等の指導を要望する。

また、安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り、企業内の安全運転管理体制を充実強化し、安全運転管理業務の徹底を図る。

さらに、事業活動に関してなされた道路交通法違反等についての使用者等への通報制度を十分活用するとともに、使用者、安全運転管理者等による下命、容認違反等については、使用者等の責任追及を徹底し適正な運転管理を図る。

事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため、ドライブレコーダー等の安全運転の確保に資する車載機器の普及促進に努めるとともに、ドライブレコーダー等によって得られた事故等の情報の、交通安全教育や安全運転管理への活用方法について周知を図る。

(3) 自動車運送事業者の安全対策の充実

ア　自動車運送事業者等に対する指導監督の充実

労働基準法等の関係法令等の履行及び運行管理の徹底を図るため、飲酒運転等の悪質違反を犯した事業者、重大事故を引き起こした事業者及び新規参入事業者等に対する監査を徹底するとともに、可能な範囲で関係機関合同による監査・監督を実施し、不適切な事業者に対しては厳正な処分を行うものとする。このため、効果的かつ効率的な監査を実施するための監査システムの構築及び監査実施体

制の充実・強化を要望する。

また，関係行政機関相互の連絡会議の開催及び指導監督結果の相互通報制度等を活用することにより、過労運転に起因する事故等の通報制度の的確な運用と業界指導の徹底を図るとともに，事業者団体等関係団体を通じての指導にも努める。特に、貨物自動車運送事業者については、貨物自動車運送適正化事業実施機関を通じての過労運転・過積載の防止等運行の安全を確保するための指導の徹底を図る。

このほか、平成 23 年 5 月 1 日施行の自動車運送事業者に対する点呼時におけるアルコール検知器の使用義務付けにより、自動車運送事業者における飲酒運転ゼロを目指す。

イ　安全運転の確保に資する機器の普及促進及び活用策の充実

ドライブレコーダー等の安全運転の確保に資する機器の普及促進に努めるとともに、運送事業者における乗務員のリスク情報の把握や共有、経営者や運行管理者による事故の再発防止対策の検討・立案等を容易に、かつ、効率的・効果的に実施するための映像記録型ドライブレコーダーの活用手順について周知を図る。また、映像記録型ドライブレコーダーより得られた情報の事故分析への更なる活用方法等について検討し、活用方法等の充実に努める。

ウ　自動車運送事業者に係る事故の要因分析の実施

事業用自動車の事故に関する情報の充実を図るため、自動車事故報告規則（昭和 26 年運輸省令第 104 号）に基づく事故情報の収集・分析に加え、自動車運送事業に係る交通事故要因分析のための情報収集・分析を充実及び強化するとともに、これらの事故情報について、多角的に分析等を推進する。

エ　運行管理者に対する指導講習の充実

運行管理者等に対する指導講習について、民間参入の促進を図ること等により、受講環境の整備を行う。

オ　全国貨物自動車運送適正化事業実施機関において、貨物自動車運送事業者について、利用者が安全性の高い事業者を選択することが出来るようにするとともに、事業者全体の安全性向上に資するものとして実施している「貨物自動車運送事業安全性評価事業」（通称Ｇマーク事業）を推進する。

カ　社内安全教育の実施に対する支援

社内での安全教育を促進するため、外部専門家等の活用による事故防止コンサルティング実施に対して支援を行い、社内での安全教育の充実を図る。

(4) 交通労働災害の防止等

交通労働災害防止のためのガイドラインの周知徹底を行うことにより、事業場における管理体制の確立、適正な労働時間等の管理、適正な走行管理、運転者に対する教育、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚等を促進する。

(5) 道路交通に関する情報の充実

ア　危険物輸送に関する情報提供の充実等

危険物の輸送時の事故による大規模な災害を未然に防止し、災害が発生した場合の被害の軽減に資する情報提供の充実等を図るため、イエローカードの携行、関係法令の遵守、乗務員教育の実施等について、危険物運送事業者の指導強化を推進する。

また、危険物運送車両の交通事故による危険物の漏洩等が発生した場合に、安全かつ迅速に事故処理等を行うため、危険物災害等情報支援時システムの充実を図る。

イ　気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす自然現象を的確に把握し、気象警報・注意報・予報及び台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震等の現象に関する情報の質的向上と適時・適切な発表及び迅速な伝達に努める。また、道路の降雪状況や路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を推進する。

さらに、気象、地震等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有やＩＴを活用した観測・監視体制の強化を図るものとする。このほか、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努める。

4　車両の安全性の確保

現在，エレクトロニクス技術の自動車への利用範囲の拡大を始めとして、自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、車両の安全対策として効果が期待できる範囲は確実に拡大しているものの、自動車にはブレーキ・パッド、タイヤ等走行に伴い摩耗・劣化する部品や、ブレーキ・オイル、ベルト等のゴム部品等走行しなくても時間の経過とともに劣化する部品等が多く使用されており、適切な保守管理を行わなければ、不具合に起因する事故等の可能性が大きくなることから、自動車の適切な保守管理を推進する必要がある。

自動車の保守管理は、一義的には、自動車使用者の責任の下になされるべきであるが、自動車は、交通事故等により運転者自身の生命、身体のみでなく、第三者の生命、身体にも影響を与える危険性を内包しているため、自動車検査により、各車両の安全性の確保を図る。

(1) 自動車アセスメント情報の提供等

自動車の安全装置の正しい使用方法、装備状況等の一般情報とともに、自動車の車種ごとの安全性に関する比較情報を公正中立な立場で取りまとめた「自動車アセスメント」情報を市民に提供することにより、自動車使用者の選択を通じて、より安全な自動車の普及拡大を促進する。

また、チャイルドシートについても、製品ごとの安全性に関する比較情報等を自動車使用者に提供することにより、その選択を通じてより安全なチャイルドシート

の普及拡大を図る。

(2) 自動車の検査及び点検整備の充実

ア　自動車検査の充実

道路運送車両の保安基準の拡充・強化に合わせて進化する自動車技術に対応して、電子化された安全装置の故障診断検査機器の開発、ＩＴ化による自動車検査情報の活用等の検査の高度化を要望するなど、道路運送車両法に基づく新規検査等の自動車検査の確実な実施を推進する。また、不正改造を防止するため、適宜、自動車使用者の立入検査を行うとともに、街頭検査体制の充実強化を図ることにより、不正改造車両をはじめとした整備不良車両及び基準不適合車両の排除等を推進する。

イ　自動車点検整備の充実

（ア）自動車点検整備の推進

自動車ユーザーの保守管理意識を高揚し、点検整備の確実な実施を図るため、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を推進する。

また、自動車運送事業者の保有する事業用車両の安全性を確保するため、自動車運送事業者監査、整備管理者研修等のあらゆる機会を捉え、関係者に対し、車両の保守管理について指導を行い、その確実な実施を推進する。

なお、車両不具合による事故については、その原因の把握・究明に努めるとともに、点検整備方法に関する情報提供等により再発防止の徹底を図る。

（イ）不正改造車の排除

道路交通に危険を及ぼすなど社会問題となっている暴走族の不正改造車や、過積載を目的とした不正改造車を排除し、自動車の安全運行を確保するため、関係機関の支援及び自動車関係団体の協力の下に「不正改造車を排除する運動」を展開し、広報活動の推進、関係者への指導、街頭検査等を強化することにより、不正改造防止について、自動車ユーザー及び自動車関係事業者等の認識を高める。

(3) 自転車の安全性の確保

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、駆動補助機付自転車及び普通自転車に係る形式認定制度を活用する。また、自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成するとともに、近年、対歩行者との事故等自転車の利用者が加害者となる事故が増加傾向にあることから、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済を図るため、損害賠償責任保険等への加入を促進する。

さらに、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付けの徹底と反射器材の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図る。

5　道路交通秩序の維持

交通ルール無視による交通事故を防止するためには、交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要がある。

このため、交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大事故に直結する悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを強く要望する。

さらに、暴走族対策を強力に推進するため、関係機関・団体が連携し、地域ぐるみで暴走族追放気運の高揚に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進する。

(1) 交通の指導取締りの強化等

歩行者及び自転車利用者の事故防止、並びに事故多発路線等における重大事故の防止に重点をおいて、交通指導取締りを強く要望する。

ア　悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りの強化

児童・高齢者・障がい者等の保護の観点に立った交通取締りを推進し、事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、著しい速度超過、交差点関連違反等の悪質性・危険性・迷惑性の高い違反に重点をおいた取締りの強化を要請する。

イ　自転車利用者に対する指導取締りの推進

自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止及び歩道通行者に危険を及ぼす違反等に対して指導警告を行うとともに、これに従わない悪質・危険な自転車利用者に対する検挙措置を要請する。

(2) 暴走族対策の強化

暴走族による各種不法事案を未然に防止し、交通秩序を確保するとともに、青少年の健全な育成に資するため、関係機関・団体が連携し、次の暴走族対策を強力に推進する。

ア　暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実

暴走族追放の気運を高揚させるため、暴走族根絶の取組強化を促進し、報道機関等に対する資料提供を積極的に行い、暴走族の実態が的確に広報されるよう努めるなど、広報活動を積極的に行う。また、家庭、学校、職場、地域等において、青少年に対し、暴走族への加入及び暴走行為をしないよう適切な指導等を促進する。この場合、暴走族問題と青少年の非行等問題行動との関連性を踏まえ、青少年育成団体等との連携を強化するなど、青少年の健全育成を図る観点から施策を推進する。

イ　暴走行為阻止のための環境整備

暴走族及びこれに伴う群衆のい集場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等をい集させないための施設の管理改善等の環境づくりを推進するとともに、地域における関係機関・団体が連携を強化し、暴走行為等ができない道路交通環境づくりを推進する。

ウ　暴走族に対する指導取締りの強化

暴走族取締体制の充実を図り、集団暴走行為、爆音暴走行為その他悪質事犯に対しては、共同危険行為等の禁止違反を始めとする各種法令を適用して検挙及び補導を徹底し、併せて解散指導を積極的に行い、暴走族に対する指導取締りの強化を図る。

また、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、街頭検査において不正改造車両の取締りを行うとともに、不正改造車両等の押収のほか、司法当局に没収（没取）措置を働き掛けるなど暴走族と車両の分離を図り、不正改造等暴走行為を助長する行為に対しても背後責任の追及を行う。

エ　車両の不正改造の防止

暴走行為を助長するような車両の不正な改造を防止し、また、保安基準に適合しない競技用車両等の部品等が不正な改造に使用されることがないよう、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、広報活動の推進を図る。

6　救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、高速自動車道を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図る。

特に、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場又は搬送途上において、医師・看護師・救急救命士、救急隊員等による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、事故現場からの緊急通報体制の整備や現場に居合わせた人による応急手当の普及等を推進する。

(1) 救助・救急体制の整備

ア　救助体制の整備・拡充

交通事故に起因する救助活動の増大及び事故の種類・内容の複雑多様化に対処し、救助活動の円滑な実施を行うための救助体制の整備・拡充を図る。

イ　救助・集団救急事故体制の整備

大規模な道路交通事故等により多数の負傷者が発生する大事故に対処するため、連絡体制の整備及び救護訓練の実施等、救助・集団救急事故体制を推進する。

ウ　心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

現場に居合わせた人による応急手当の実施により、救命効果の向上が期待できることから、自動体外式除細動器（ＡＥＤ）の使用も含めた応急手当について、消防機関等が行う講習会等、普及啓発活動を推進する。

また、業務用自動車を中心に応急手当に用いるゴム手袋、止血帯、包帯等の救急用具の搭載を推進する。

加えて、学校においては、中学校、高等学校の保健体育において止血法や包帯法、心肺そ生法等の応急手当について指導の充実を図るとともに、心肺そ生法の実習や自動体外式除細動器（ＡＥＤ）の知識の普及を含む各種講習会の開催によ

り教員の指導力の向上を図る。

エ　救急救命士の養成・配置の促進、ドクターカーの活用促進

救急現場及び搬送途上における応急処置の充実のため、医師等が同乗する救急自動車の活用の促進を図るとともに、消防機関等において救急救命士を計画的に配置できるよう、その養成を図る。

オ　救助・救急設備の整備の推進

救助工作車、救助資機材の整備を推進するとともに、救急救命士等がより高度な救急救命処置を行うことができるよう、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等の整備を推進するとともに、救急指令装置、救急医療情報収集装置、救急業務用地図等検索装置を一体化した消防緊急通信指令施設の導入を推進する。

カ　ドクターヘリによる救急業務の推進

ドクターヘリは負傷者の救命に有効であり、早期に医師等の管理下におくことができることから、重傷者等のドクターヘリによる救急業務を促進する。

また、消防防災ヘリとの相互補完体制を含めて、救急業務におけるヘリコプターの積極的活用を推進する。

キ　救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事象に対応すべく救助隊員及び救急隊員の知識・技術等の向上を図るため、教育訓練の充実を強力に推進する。

ク　高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道における救急業務について、市と東日本高速道路（株）は共に通信連絡体制の充実を図るなど連携を強化するとともに、救急業務に必要な施設等の整備、従業者に対する教育訓練の実施等を要望する。

(2) 救急医療体制の整備

救急医療体制の基盤となる初期救急医療体制を整備拡充するため、休日夜間急患センター及び在宅当番医制の休日夜間の診療体制の質的充実を図る。

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係の確保を推進するとともに、救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化等を図る。

また、医師、看護師等が救急現場及び搬送途上に出動し、応急措置を行うことにより救急患者の救命効果の向上を図るため、医師等が同乗する救急用自動車の医療機関への配置を進めるほか、医師の判断を直接救急現場に届けられるようにするため、救急自動車に設置した自動車電話又は携帯電話等により医師と直接交信するシステム（ホットライン）等を活用し、医療機関と消防機関が相互に連携を取りながら効果的な救急体制の整備を促進する。

７　被害者支援の推進

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、又は掛け替えのない生命を絶たれたりするなど、大きな不幸に見舞われており、このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要であることから、犯罪被害者等基本法等の下、交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進する。

また、交通事故被害者等は，精神的にも大きな打撃を受けている上、交通事故に係る知識、情報が乏しいことが少なくないことから、交通事故に関する相談を受けられる機会の充実を推進する。

(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等

ア　無保険（無共済）車両対策の徹底

自賠責保険（自賠責共済）の期限切れ、掛け忘れに注意が必要であることを広報活動等を通じて広く市民に周知するとともに、街頭における指導取締りの強化等を行い、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底する。

イ　任意の自動車保険（自動車共済）の充実等

被害者救済等の充実に資するよう、制度の改善及び安定供給の確保に向けて引き続き指導を行う。

(2) 損害賠償の請求についての援助等

ア　交通事故相談活動の推進

（ア）円滑かつ適正な相談活動を推進するため、関係機関との連携に努める。

（イ）交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務の推進を図るとともに、相談内容の多様化、複雑化に対処するため、研修等を通じて、相談員の資質の向上を図る。

（ウ）ホームページや広報誌等の積極的な活用等により交通事故相談活動の周知徹底を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供する。

第２章　踏切道における交通の安全

第１節　踏切事故のない社会を目指して

踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）は、長期的に減少傾向にあるが、依然として踏切事故は、鉄道運転事故の約４割を占め、また、改良をすべき踏切道がなお残されているのが現状である。こうした現状を踏まえ、引き続き、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することにより、踏切事故のない社会を目指すこととする。

１　踏切事故のすう勢

踏切事故は、長期的に減少傾向にあり、全国の平成22年の発生件数は314件、死傷者数は250人であり、平成17年の発生件数450件、死傷者数306人と比較して、発生件数は30％、死傷者数で18％の減少となっている。

このような踏切事故の減少は、踏切道の改良等の安全対策の積極的な推進によるところが大きいと考えられるが、依然として踏切事故は、鉄道の運転事故の約４割を占めている状況にあり、また、改良するべき踏切道がなお残されているのが現状である。

県内における過去5年間の発生状況をみると、平成17年は事故が多く、発生件数は10件であったが、ここ数年は２件程度で推移しており、平成21年度以降、死傷者はゼロで推移しているものの、依然として踏切事故が発生している状況となっている。

２　交通安全計画における目標

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、諸施策を総合的に推進することにより、「踏切事故件数ゼロ」を目指す。

第２節　踏切道における交通の安全についての対策

１　今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切道における交通安全対策について、踏切事故は、一たび発生すると多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすものであること、立体交差化、構造改良、歩行者等立体横断施設の整備、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合等の対策を実施すべき踏切道がなお残されている現状にあること、これらの対策が、同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与することを考慮し、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進する。

２　講じようとする施策

(1) 踏切道の立体交差化及び構造の改良の促進

歩道が狭隘な踏切等における歩行者安全対策のための構造改良を推進する。

また、自動車交通量が多く、踏切遮断時間が長い踏切道や主要な道路との交差に係るものについては、立体交差化を実施することにより、交通の円滑化に著しく効果があると認められる踏切道については、極力立体交差化を図り踏切道の除却を促進する。また、道路の新設・改築時においても、極力立体交差化を図る。

(2) 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案した、踏切遮断機の整備を要望する。

自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して、必要に応じ、障害物検知装置、大型遮断装置等、より事故防止効果の高い

踏切保安設備の整備を要望する。

また、道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、迂回路の状況等を勘案し、必要に応じ自動車の通行止め、大型自動車通行止め、一方通行等の交通規制を要望するとともに、併せて道路標識等の大型化、高輝度化による視認性の向上を促進する。

(3) 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造改良等の事業実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、迂回路の状況等を勘案して、地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合を進めるとともに、これら近接踏切道以外の踏切道についても統廃合を促進する。

(4) その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じ、踏切道予告標、踏切信号機、歩行者等のための横断歩道橋等の設置を進めるとともに、車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りの強化等の措置を講じる。

また、踏切事故は、直前横断、落輪等に起因することが多いことから、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る必要があり、このための広報活動等を強化するとともに、自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き要望する。

このほか、踏切道に接続する道路の拡幅については、踏切道において道路の幅員差が新たに生じないよう努める。